

## **Verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2014**

### **Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna**

#### **Allmänt**

Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna är en ideell förening vars ändamål är att förbättra boendemiljön i norra Sollentuna när det gäller bullerstörningar från flyg, tåg och vägtrafik. Föreningen har sedan starten 2003 på olika sätt försökt påverka berörda myndigheter, politiker och organisationer att aktivt agera för att bullersituationen skall förbättras.

Anledningen till att föreningen bildades var det ökade flygbuller som drabbade Norrviken-Viby-Rotebroområdet i samband med att en tredje bana öppnades på Arlanda flygplats våren 2003. Hittills har arbetet i huvudsak utförts av ett fåtal personer i styrelse och arbetsgrupper. Vi har arbetat med att föra en dialog med berörda parter, framförallt Swedavia, tidigare (delar av) Luftfartsverket, ställa frågor och komma med förslag till förändringar i flygverksamheten med syftet att få lindringar av bullerstörningar över bebyggelse.

#### **Styrelsen**

Ordförande	Ulf Olsson
Sekreterare	Harriet Goliath
Kassör	Gunnar Lustig
Ansvarig hemsidan	Ulf Olsson
Övriga ledamöter	Albert Forsgren Lars Rudling Johan Forsmoo
Ersättare	Ditte Sparre

#### **Revisorer**

Ordinarie	Björn Wanjura
Ersättare	Tom Hedström

Antalet medlemmar i föreningen är ca 370.

Styrelsen har under 2014 haft fyra protokollförda sammanträden. Verksamheten under året har återigen i huvudsak varit inriktad på föreningens ståndpunkt med avseende på överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen av Arlandas nya miljötillstånd.

Våra diskussionspartners är i huvudsak:

- Swedavia AB som bl a svarar för driften av Arlanda. Swedavia fick under 2010 sitt uppdrag av Luftfartsverket, som är huvudansvariga för flygledningen i Sverige. Obs att det är Trafikstyrelsen som fastställer de regler som LFV och Swedavia har att rätta sig efter.
- Länsstyrelsen: den myndighet som svarar för tillsynen av verksamheten på Arlanda d v s att man kontrollerar att verksamheten som bedrivs av Swedavia följer fastlagda mönster. Länsstyrelsen skall också kontrollera att exempelvis flygvägsmonster är acceptabla ur bl a miljösynpunkt. Grunden är det miljötillstånd som krävs för att bedriva flygverksamhet d v s erhålla koncession.

- Mark- och miljödomstolen (förkortat MMD nedan): första instans i prövningen av Arlandas nyligen fastställda miljötillstånd. Föreningen närvarade vid förhandlingarna 2013 och fick yttra oss. Domen överklagades i år av Swedavia, se nedan.
- Eventuella ändringar i miljötillståndet har tidigare tagits upp i **samarbetsorganet för Arlanda**, där berörda kommuner är medlemmar och vissa intresseorganisationer, bl a har vår förening insynsrett. Vi känner inte till att samarbetsorganet har haft något sammanträde på senare år. Rykten går om ett nytt samarbetsorgan, dock utan deltagande från Sollentuna.

### Historik

Det som har inträffat under åren har dokumenterats dels på vår hemsida (<http://bullenfritt.se>), dels i tidigare verksamhetsberättelser. Eftersom det nya miljötillståndet ersätter alla tidigare beslut så är historien inte så intressant, men man kan notera att MMD verkar ha tagit viss hänsyn till de ursprungliga målen med tidigare villkor i sin dom.

### Händelser under 2014

Swedavia uppfattade MMD's dom som alltför restriktiv och begränsande för flygerksamheten, och överklagade därför till Mark- och Miljööverdomstolen (MMÖD). Upplands Väsby (och därmed Sollentuna) valde att inte överklaga, eftersom MMD's dom i princip fastställde beslutet om att raka inflygningar över Upplands Väsby inte fick äga rum efter 2018. Vår systerförening i U-V var däremot aggressivare och krävde en mer invånarvänlig hållning.

Vi närvarade vid förhandlingarna (som ägde rum på Arlanda); man kan konstatera att mönstret från tidigare förhandlingar upprepades, där Swedavia företrädde i huvudsak av jurister med en – som vi uppfattade det – fyrkantig och oförsonlig hållning. I stort sett alla yrkanden avfärdades summariskt. Domstolen agerade dock professionellt och respektfullt inför alla åsikter, även om domen i stort gick på Swedavias linje. Det kan noteras att andra boendeföreningar åtminstone delvis arbetar i andra riktningar än oss och Väsbyföreningen.

Båda sidor hade den här gången tagit hjälp av utomstående experter, som förutsägbart nog hävdade diametralt motsatta åsikter.

Tyvärr kan man konstatera att domen inte nämner Sollentuna som berört, men däremot både Täby och Vallentuna (!).

Några citat från domen:

- *"Sammanfattningsvis innebär det anförda att förbudet mot regelmässiga raka inflygningar till bana 01R efter den 1 januari 2018 bör tas bort."*  
Dvs Upplands Väsby (och därmed vi) får finna oss i flyg över oss även i fortsättningen.
- *"När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort."*  
MMÖD la här till en liten uppmjukning. Tyvärr är formuleringen till intet

förpliktigande; det blir intressant att följa upp vad – om något – Swedavia kommer att göra i praktiken.

- *"Swedavia ska utreda möjligheterna att minska bullerexponering över Rosersbergs och Upplands Väsby tätorter":*  
En oberoende betraktare skulle kunna förledas att tro att detta är vad som pågått (eller åtminstone bort pågå) sedan åtminstone 2010?
- *"Tillsynsmyndigheten ska vart tredje år informeras om utvecklingen av teknik som möjliggör icke-raka inflygningsförfaranden och förutsättningarna för att använda sådan teknik vid Arlanda flygplats."*  
Begärdes av länsstyrelsen. Inte nödvändigtvis fel, men en rapport var tredje år antyder att man inte direkt lägger in högsta växeln här.
- *"Med hänsyn till att många människor enligt den utredning som presenterats i målet upplever sig störda vid en maximal ljudnivå om 70 dB(A) instämmer Mark- och miljööverdomstolen i vad mark- och miljödomstolen har anfört om att det är viktigt att säkerställa att maximal ljudnivå 70 dB(A) i marknivå inte överskrids och att hänsyn ska tas till de redovisade variationerna mellan uppmätta ljudnivåer och beräknade ljudnivåer vid mark."*  
MMÖD gör här en markering att mätningar borde tillmätas lika mycket värde som teoretiska modeller, samt att maxbuller är viktigt och inte bara medelbuller. Båda frågorna har vi drivit sedan länge.
- *"Verksamhetens faktiska bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten."*  
Obs "faktiska": återigen en fråga vi drivit; måste bevakas att det blir av.

### Trafiksituationen

Trafikvolymen räknat i antal flygrörelser är fortfarande lägre än den var under rekordåren före 9/11. Man kan notera att passagerarvolymen har återhämtat sig sedan 2001, medan antalet flygplanrörelser fortfarande är lägre, dvs det är färre lediga stolar. Därmed har bullerstörningarna minskat något. Detta bedömer vi dock vara en övergående minskning, om Swedavias trafikprognoser slår in. Vi ser f.ö. fortfarande speciella problem i Viby (Pommernområdet), se tidigare årsberättelser.

### Övrigt buller

Vi hoppas fortfarande på nya fräscha medlemsinsatser i frågor runt väg- och tågbuller. Vi är ju en särdeles (o)lyckligt lottad kommun i det avseendet.

**Framtiden**

Läget är något oklart. Om mätningar kommer igång – i Swedavias och/eller kommunens regi – så har föreningen en roll som oberoende bevakare av att resultaten tolkas rätt och leder till åtgärder. Dessutom är enligt uppgift studier på väg in med nya resultat om bullrets hälsopåverkan; vi kommer att bevaka även dessa och vid behov påtala slutsatserna för Sollentuna kommun och andra som kan behöva upplysas. För övrigt är vi som vanligt öppna för medlemmarnas förslag och bidrag.

Rotebro 15-03-25

Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna

Ulf Olsson

Harriet Goliath

Gunnar Lustig

Albert Forsgren

Johan Forsmoo

Lars Rudling

Ditte Sparre